

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

نویسنده: ولادیمیر چوشکین (VLADIMIR CHUSHKIN)

برگردان: ا. م. شیری

۰۳ می ۲۰۲۳

گردهمائی بین المللی «لوجستیک حمل و نقل منطقه خزر – ۲۰۲۳»

روزهای ۲۶ تا ۲۷ اپریل ۲۰۲۳، آستاراخان میزبان مجمع بین المللی «لوجستیک حمل و نقل منطقه خزر – ۲۰۲۳» بود. این مجمع برای بحث در مورد مسائل کلیدی اکوسیستم حمل و نقل و لوجستیک ولگا-خزر و کریدورهای حمل و نقل بین المللی اوراسیای بزرگ برگزار گردید. مأموریت این انجمن عبارت از گرد هم آوردن کارشناسانی از جامعه تجاری، بخش غیرانتفاعی، رؤسای سازمان های دولتی از روسیه، ایران، هند، آذربایجان، قزاقستان، ترکمنستان و سایر کشورهای خارجی برای جست و جوی ستراتیژی های تجاری مؤثر و تغییر مسیرهای حمل و نقل جهانی و تبدیل منطقه خزر به یک قطب در جهات اصلی شمال-جنوب، غرب-شرق، شمال-شرق، جنوب-غرب بود.

نمایندگانی از محافل تجاری و کاری کشورهای حاشیه خزر و هند در این مجمع شرکت داشتند. مخاطبان مورد نظر این مجمع، کارکنان بندار، پایانه ها، شرکت های حمل و نقل و لوجستیک، حمل و نقل و صاحبان کالاها، مالکان کشتی ها و کشتی سازان، شرکت های سرمایه گذاری، سازمان های دولتی و ادارات محلی بودند.

برنامه کاری این مجمع شامل موارد زیر بود:

- ظرفیت حمل و نقل و لوجستیک منطقه خزر. ترکیب بازار حمل و نقل و جریان اصلی محموله در منطقه؛

امکانات بندری. نوسازی زیرساخت ها؛

مسیرهای رقابتی حمل و نقل آبی و زمینی از طریق کشورهای همسایه؛

مراکز لوجستیک و منطقه ویژه اقتصادی در راهرو بین المللی «شمال-جنوب»؛

پایگاه بار و کشتی رانی در ولگا. محدودیت های زیرساختی و سودآوری حمل و نقل کالا؛

ویژگی های لوجستیک در این زمینه: مشکلات و راه های حل.

روسیه، ایران و هند در سال ۲۰۰۰، توافقنامه ای دایر بر ایجاد یک راهرو حمل و نقل بین المللی «شمال-جنوب» امضاء کردند که خط عبور از بحیره خزر، یکی از بخش های آن است (قزاقستان در سال ۲۰۰۳، بلاروس و عمان در سال ۲۰۰۴، تاجیکستان در سال ۲۰۰۵ و آذربایجان در سال ۲۰۰۶ به این قرارداد ملحق شد. ارمنستان سوریه و بلغارستان از سال ۲۰۰۶ ناظر بوده اند). چهار کشور از پنج کشور عضو اوراسیا به این توافقنامه پیوستند. ترکمنستان با وجود عبور خط راه آهن ژاناوزن- قیزیل قایا- برکت- اترک- گرگان از خاک این کشور، که در سال ۲۰۱۴ به عنوان یکی از

مسیرهای «شمال - جنوب» در سمت شرقی بحیره خزر افتتاح شد و قزاقستان، ترکمنستان و ایران را به هم متصل می‌کند، هنوز به این موافقتنامه ملحق نشده است.

راهرو حمل‌ونقل بین‌المللی «شمال-جنوب» انتخاب یکی از سه مسیر تحویل- شامل زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و مسیرهای آبی داخلی، بنادر آبی در بحیره خزر (آستراخان، اولیا، ماخاچ‌قلعه، باکو، آلیات، آکتائو، / کوریک، ترکمن‌باشی، انزلی، نوشهر، امیرآباد)، بنادر خلیج فارس (بندرعباس و چابهار)، پست‌های بازرسی جاده‌ای و ریلی و همچنین فرودگاه‌های بین‌المللی را امکان‌پذیر می‌سازد. این راهرو از فبروری ۲۰۲۲ پس از اعمال تحریم‌های اقتصادی متعدد علیه روسیه اهمیت ویژه‌ای پیدا کرده است. حمل‌ونقل از طریق بحیره خزر در مقایسه با مسیرهای سنتی از ایران و هند به روسیه و کشورهای اروپایی، فرصت‌های بسیار خوبی فراهم می‌آورد. با این حال، با توجه به محدودیت شرایط کشتی‌رانی در ولگا، این مسیر همیشه سودآور نیست.

اتحادیه اقتصادی اوراسیا یک سیاست حمل‌ونقلی هماهنگ را دنبال می‌کند که مجموعه‌ای از تدابیر و اقدامات مشترک کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا را در برمی‌گیرد. تضمین یکپارچگی اقتصادی، تشکیل تدریجی یک فضای حمل‌ونقل واحد بر اساس اصول رقابت، شفافیت، ایمنی مطمئن، قابل دسترس و سازگاری با محیط زیست، هدف این سیاست است. فضای حمل‌ونقل واحد، حرکت بدون مانع مسافران، جابه جایی کالاها و وسایل نقلیه، سازگاری فنی و فن‌آوری سامانه‌های حمل‌ونقل کشورهای اتحادیه را تضمین می‌کند.

اجرای پروژه‌های زیربنایی بزرگ، توسعه موفقیت‌آمیز ساختارهای حمل‌ونقل کلیه کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، تشکیل بازار مشترک خدمات حمل‌ونقل و فضای حمل‌ونقل واحد در اتحادیه را تضمین می‌کند. در چارچوب دستورکار دیجیتال (رقومی) کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا، توسعه حمل‌ونقل سریع و پرسرعت، سامانه‌های حمل‌ونقل و ناوبری هوشمند، وسایل نقلیه بدون سرنشین و ایجاد مناطق ترافیکی بدون سرنشین برنامه‌ریزی شده است. این امر باعث تسریع تحویل کالا، کاهش وزن بار در حمل‌ونقل و بهبود سطح خدمات عمومی می‌شود. در نتیجه کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، بهره‌وری نیروی کار و کیفیت زندگی شهروندان افزایش خواهد یافت. فن‌آوری‌های رقومی در تمام مراحل حمل‌ونقل کالا تطبیق خواهند شد.

هدف از اجرای سیاست هماهنگ حمل‌ونقل عبارت است از توسعه یکپارچگی در همه شیوه‌های حمل‌ونقل. فهرستی از پروژه‌های زیربنایی اصلی اتحادیه در زمینه حمل‌ونقل برای پیوند اوراسیا با کمربند اقتصادی جاده ابریشم با کشورهای «پنج» مورد توافق قرار گرفت. برای آزادسازی مرحله به مرحله حمل‌ونقل مساحله (کابوتاژ) برای دوره ۲۰۱۶-۲۰۲۵ نیز برنامه‌ریزی شده است که طرح‌های تحویل کالا به کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا را ساده‌تر نموده و هزینه‌ها را کاهش می‌دهد.

استفاده از فن‌آوری‌های دیجیتال (رقومی) در زمینه حمل‌ونقل و اجرای پروژه‌های زیرساختی بزرگ، ضامن توسعه موفقیت‌آمیز ساختارهای حمل‌ونقل در همه کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. این فرآیندها به شکل‌گیری یک بازار مشترک برای خدمات حمل‌ونقل و ایجاد یک فضای حمل‌ونقل واحد در اتحادیه کمک خواهد کرد.

منبع: وبسایت بنیاد فرهنگ ستراتیژیک

۱۲ اردیبهشت- ثور ۱۴۰۲